第2章　海難の調査と審判開始の申立

第1節　理事官の調査と審判開始の申立

1　理事官の調査

理事官は、海難の発生を認知したときには、直ちに事実を調査し、証拠の集取を行うが、海難は人の行為、船舶の構造・設備・性能・運航形態、海上交通環境、自然現象等の諸要素が複合して発生する場合が多い。このため、理事官は様々な観点から広範囲にわたり、その因果関係を調査しなければならない。

理事官は、事実の調査、証拠の集取を行うために、次の方法をとることができる。

①　海難関係人に出頭させ、又は質問すること。

海難は、物的証拠や状況証拠に乏しい場合が多く、船長、機関長等の乗組員や嚮導（きょうどう）していた水先人の供述、目撃者や造船関係者等の供述は重要な証拠となるので、これらの海難関係人を出頭させ、又は自ら関係先に出向いて質問をする。

②　船舶その他の場所を検査すること。

船舶の性能、損傷状況や水路の状況等を明らかにするため、船舶、海難現場等の検査を行う。

③　海難関係人に報告をさせ、又は帳簿書類その他の物件の提出を命ずること。

船舶の運航状況を明らかにするため、海難関係人に報告をさせ、又は船舶の航海・機関の各日誌、使用していた海図や海上公試運転成績表、機関取扱説明書等の機関の性能・構造関係書類、積荷関係書類、運航管理規程等多岐にわたって関係書類等の提出を求める。

④　公務所に対して報告又は資料の提出を求めること。

関係官署に対して、気象状況、水路状況、港湾施設及び船舶の登録等について資料の提出を求める。

⑤　鑑定人、通訳人若しくは翻訳人に出頭をさせ、又は鑑定、通訳若しくは翻訳をさせること。

衝突事件での衝突箇所に付着していた塗料、転覆事件での復原力、火災事件での発火源等について、特別な専門知識を有する者に鑑定を依頼する場合がある。

また、外国人乗組員等の調査をする場合は、通訳人を介して調査する場合が多い。

個々の事件は、事故が発生した場所を管轄する地方審判庁の所在地に駐在する理事官が調査を担当するが、迅速な調査と関係人の便益を図ることを目的として、関係人が最寄りの地方理事所で調査に応じられるよう、地方理事所間で相互に調査を依頼する体制としている。また、国外で発生した海難事件については、外務省を通じるなどして証拠資料の集取を行っている。

なお、重大な海難については理事所全体で迅速かつ強力な調査体制をとることとしており、

その中で、特に中央と地方の連絡を密にとる必要がある場合には特別調査本部を設けることとしている。

2　審判開始の申立

海難は軽微なものから重大なものまで多様であり、事件として軽微なためあえて審判を行うまでもないものもあり、また、その性質上審判を行っても将来の海難防止のために意味のないものもある。法は、海難防止の観点から、調査の結果、審判によりその実態を明らかにし原因を究明する必要があると判断したもののみを地方海難審判庁に対して審判開始の申立を行うものとした。この申立の権限は理事官のみに許されているものである。そして、審判に付すまでもないと判断したときは、審判不要の処分を行う。（審判不要処分）（７頁図）

一方、その理事官の判断の適正さを保障するため、海難の利害関係者が理事官に対して審判開始の申立を請求することを認めている。

審判開始の申立にあたっては、海難が海技従事者（船舶職員法第２３条の２第１項の承認を受けた者を含む。(注)）又は水先人の職務上の故意又は過失によって発生したと認められるときは、それらの者を受審人に、それら以外で海難の原因に関係する者（船舶所有会社等）を指定海難関係人に指定する。

また、海難事実の発生から５年を経過したしたときは、審判開始の申立を行うことができない。

(注)　「船舶職員法第２３条の２第１項の承認を受けた者」とは、外国人でＳＴＣＷ条約締約国の発給した資格証明書を受有する者が、船舶職員として必要な経験、知識及び能力を有すると運輸大臣に認められ、日本船の船舶職員となることを承認された者のことである。

実地検査

第2節　調査業務の処理状況

平成11年における海難の立件数は7,003件で、10年からの繰越4,722件を加えた調査対象事件は11,725件であり、805件を審判開始の申立、6,348件を審判不要処分とし、126件が時効となり、その結果、4,446件を12年に繰り越した。

2-2-1表 理事官事務取扱状況

（単位:件）

区分／地方	１０年からの繰越	立件	計	処理						12年へ繰越
				申立			審判不要処分	時効	合計	
				普通	簡易	計				
函館	495	522	1,017	56	19	75	452	35	562	455
仙台	303	533	836	53	20	73	473	6	552	284
横浜	1,271	1,706	2,977	122	23	145	1,610	32	1,787	1,190
神戸	814	1,243	2,057	95	26	121	1,171	12	1,304	753
広島	638	1,426	2,064	96	29	125	1,263	14	1,402	662
門司	578	976	1,554	94	32	126	837	11	974	580
長崎	512	431	943	84	2	86	425	12	523	420
那覇	111	166	277	50	4	54	117	4	175	102
合計	4,722	7,003	11,725	650	155	805	6,348	126	7,279	4,446

(注)立件数は、１１年１月から12月の間に、理事官が法第２条該当の海難と認知した数である。

全体でみると、処理件数7,279件に対する審判開始申立件数の割合は11.1％で、審判不要処分は87.2％、時効1.7％となっており、調査対象事件（11,725件）の件数に対する翌年への繰越し件数の割合は37.9％である。

地方理事所別にみると、立件数では横浜が1,706件と最も多く、全体の24.4％を占め、次いで広島が1,426件(20.4％)、神戸が1,243件(17.7％)となっている（資料編第17図）。

1　調査状況の推移

過去５年間における調査状況の推移をみると、立件数は漸減傾向にあるが申立件数は805件と前年比10.1％増加した。（資料編第17、18図）

５年間の平均でみると、立件数8,041件、申立件数796件、不要処分7,155件、時効132件で、立件数に対する申立件数の比率は9.9％である。

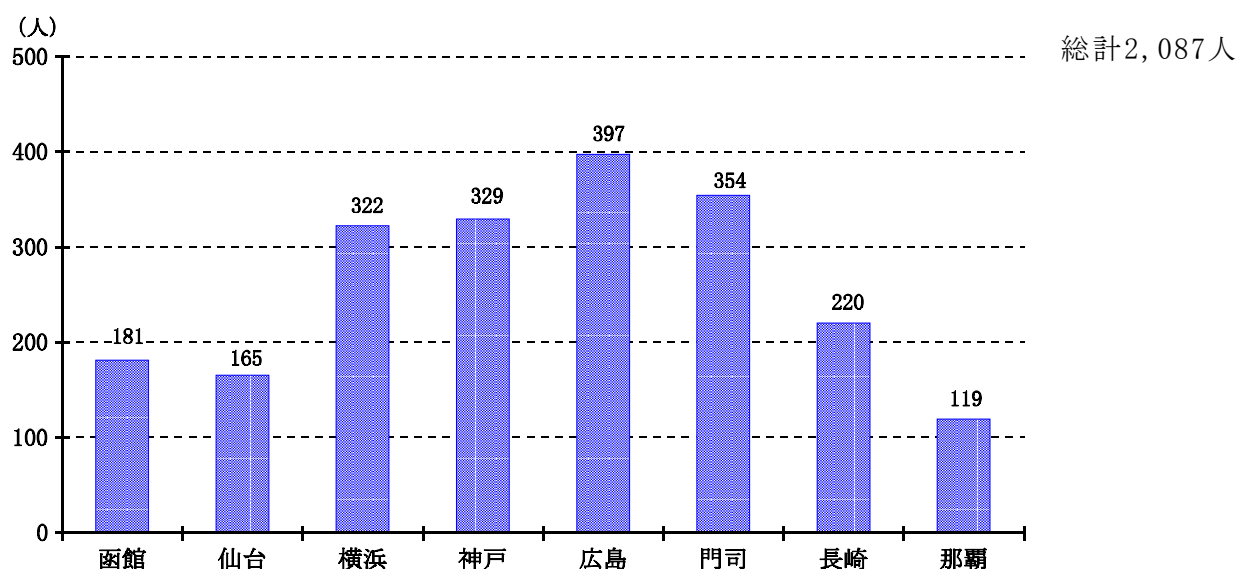
2－2－2表　理事官事務取扱状況の推移

（単位：件）

区分 年	前年からの繰越	立　件	計	処理				翌年へ繰越
				申　立	審判不要処分	時効	合　計	
7年	4,659	8,894	13,553	859	7,702	120	8,681	4,872
8年	4,872	8,556	13,428	824	7,716	149	8,689	4,739
9年	4,739	8,313	13,052	761	7,391	140	8,292	4,760
10年	4,760	7,437	12,197	731	6,620	124	7,475	4,722
11年	4,722	7,003	11,725	805	6,348	126	7,279	4,446

2　調査した海難関係人の状況

11年に理事官が、調査を行った海難関係人の延べ人数は2,087人であり、前年（2,164人）と比較すると、77人の減少となっている。これを地方理事所別増減でみると、仙台が22人増の165人、次いで門司が14人増の354人、横浜が４人増の322人となっており、それ以外の地方理事所は減少となっている。

2－2－3図　地方理事所別の調査人員

第3節　審判開始の申立状況

1　申立事件の状況

11年に理事官が申立を行った海難事件数は805件（1,201隻）である。これを事件種類別にみると、衝突が327件(681隻)と最も多く、次いで乗揚が163件(174隻)、機関損傷が101件(102隻)となっている。また、地方理事所別にみると、門司では衝突が申立件数の半数以上を占め、神戸及び広島でも同様、ほぼ半数を占めているのが目立っている。

2－3－1表　地方理事所別・事件種類別の申立件数

（単位：件）

事件種類＼地方理事所	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航阻害	合計
函館	26	13	7		4	2	5		13		4	1	75
仙台	26	9	8		1	1		1	15	10	1	1	73
横浜	49	17	15		2	3	7		30	12	8	2	145
神戸	58	12	19	3	2	1			7	6	8	5	121
広島	61	6	41		1	3			9	1	3		125
門司	65	8	29		1	3	3		12		5		126
長崎	32	8	23	2	1	3	2		9	2	2	2	86
那覇	10	3	21		4	4	1		6		5		54
合計	327	76	163	5	16	20	18	1	101	31	36	11	805
構成比（%）	40.6	9.4	20.2	0.6	2.0	2.5	2.2	0.1	12.5	3.9	4.5	1.4	100.0

(1) 船舶の状況

申立の対象となった船舶（1,201隻）をその種類別にみると、漁船が511隻と42.5%を占め、次いで貨物船が271隻（22.6%）となっている。これを地方理事所別にみると、漁船が広島を除く地方で最も多く、特に函館、仙台においては漁船の占める割合が５割以上となっており、広島では貨物船が最も多い。また、遊漁船、プレジャーボート、瀬渡船等のレジャー船の申立状況をみると、神戸、門司が多い（資料編第１９表）。

トン数別にみると、20トン未満が499隻と圧倒的に多く、次いで200～500トンが158隻、100～200トンが156隻、20～100トンが82隻の順となっており、500トン未満の船舶で全体の７4.5%を占めている。1,600トン以上の船では横浜、門司が多く、5,000トン以上の大型船では、横浜14隻、門司8隻となっている。（資料編第１９表）。

(2) 受審人・指定海難関係人の状況

申立事件について、事件種類別に受審人及び指定海難関係人の状況をみると、衝突が最も多く622人と59人、次いで乗揚で176人と22人、機関損傷で104人と18人の順となっている。

2－3－2表　受審人、指定海難関係人の事件種類別の状況

（単位：人）

種別＼区分	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航阻害	合計
受審人	622	84	176	3	16	24	21	1	104	35	43	11	1,140
指定海難関係人	59	13	22	2	5	3	5		18	4	21	1	153
合計	681	97	198	5	21	27	26	1	122	39	64	12	1,293

また、受審人を職名別にみると、船長922人(80.9%)、機関長104人(9.1%)と、船長、機関長で全体の90%を占め、受有海技免状別にみると、一級小型船舶操縦士免状受有者が426人と最も多く、次いで五級海技士（航海）免状受有者191人、四級小型船舶操縦士免状受有者142人、四級海技士（航海）免状受有者122人となっている。

2－3－3表　受審人、指定海難関係人の職名別の状況

（単位：人）

職名／区分	甲板部				機関部					漁労長	船舶所有者	水先人	法人	その他	計
	船長	航海士	甲板長	甲板員	機関長	機関士	操機長	機関員	操機手						
受審人	922	78	2	24	104	3				3		4			1,140
指定海難関係人	12	1	19	36	11			6		12	4	2	26	24	153
計	1,094				124					75					1,293

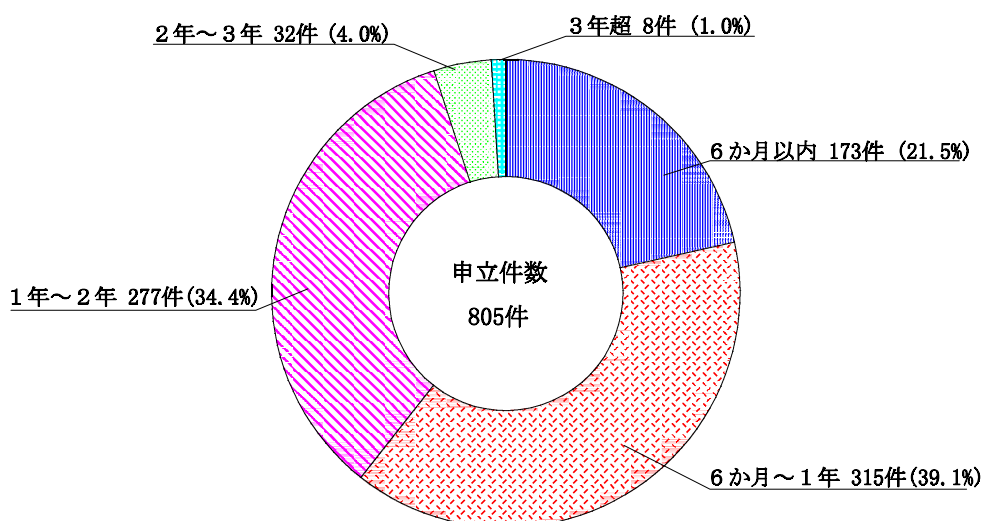
2－3－4表　受審人の受有海技免状別の状況

（単位：人）

免状／区分	航海						機関						小型				水先人	計
	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級		
受審人	13	10	78	122	191	12	7	2	14	29	47	4	426	37	2	142	4	1,140
計	426						103						607				4	

2　海難発生から審判開始申立までの期間の状況

11年における審判開始申立事件の発生から申立までに要した期間の状況は、１年以内に申立てられたものが488件と全体の60.6%を占めており、申立までの平均期間は12.0か月で、最近５年間の平均期間は11.5か月となっている。

2－3－5図　海難発生から審判開始申立までの期間の状況

2－3－6表　海難発生から審判開始申立までの期間の推移

（単位：月）

年	7年	8年	9年	10年	11年	平均期間
海難発生から申立までの期間	11.0	11.5	11.6	11.5	12.0	11.5

第4節　主要海難の状況

11年中に発生した主要な海難については資料編第22表のとおりであり、また、11年1月から12年６月までに発生した重大海難及び主要海難の調査状況等は次のとおりである。

重大海難

漁船第一安洋丸沈没事件　（横浜地方海難審判理事所担当）

発生日時　　11年12月10日　05時03分

発生場所　　北緯61度03.2分　西経179度59.2分（ベーリング海北部）

事件の概要

第一安洋丸（379㌧）は、長船首楼付二層甲板型鋼製漁船で、船尾トロール方式によるスケソウダラ底引き網漁を行う目的で、船長ほか14人の日本人、インドネシア国籍の漁船員20人、ロシア監督官１人が乗り、ベーリング海のロシア200海里内漁場において操業中、突然大波を受け大量の海水が甲板上に打ち込み、続けて打ち込んだ海水が甲板上に滞留し、開放していた機関室コンパニオン出入口から漁獲物処理工場区画等に浸入し、沈没した。

当時天候は曇で、風力7の北北東の風が吹き、気温－7度、海水温度2度で、波高約4メートルの波浪があった。

沈没の結果、船体は全損となり、船長ほか7人の日本人、インドネシア人3人、ロシア人監督官1人の計12人が行方不明となり、後インドネシア人1人が遺体で収容された。

処理状況

12年7月10日　横浜地方海難審判庁へ審判開始の申立

（現在審理中）　12年8月29日 第１回審判開廷

主要海難

漁船新生丸貨物船カエデ衝突事件　（横浜地方海難審判理事所担当）

発生日時　11年１月20日　07時01分

発生場所 北緯33度07.5分　東経141度35.8分（八丈島東方約87海里）

事件の概要

新生丸(19トン)は、まぐろはえ縄漁船で，船長ほか５人が乗り組み、伊豆諸島東方沖合の漁場での操業を終え、千葉県銚子港へ向け航行中、カエデ(13,539トン)は、パナマ船籍の貨物船で、韓国人船長ほか19人が乗り組み、糖蜜7,000トンを載せ台湾の台中港を発し、カナダのバンクーバー港に向けて航行中、新生丸の左舷後部にカエデの船首が衝突した。

当時天候は晴で風力３の西風が吹き、付近海域には南南西方に流れる約0.5ノットの海流があった。

衝突の結果、新生丸は破口を生じて浸水横転し、機関長が行方不明となった。

カエデは船首に軽微な擦過傷を生じたのみで、衝突には気付かず、航海を続けた。

処理状況

11年 5月31日　　横浜地方海難審判庁へ審判開始の申立

11年12月14日　　横浜地方海難審判庁において裁決言渡

二審係属中

油送船大港丸遊漁船第十八大吉丸衝突事件　（仙台地方海難審判理事所担当）

発生日時　　11年８月７日　06時06分

発生場所　　塩釜港仙台南防波堤灯台から真方位119度5.9海里

事件の概要

大港丸(999トン)は、船長ほか9人が乗り組み、精製油2,618klを載せて千葉港を発し、途中福島県小名浜港に寄せ、宮城県塩釜港塩釜区に向け航行中、第十八大吉丸(9.7トン)は、船長ほか１人が乗り組み、釣客14人を乗せ、宮城県花淵浜漁港を発し、波島灯台南方10海里付近の釣場に向かう途中、大港丸の船首部が第十八大吉丸の右舷船首部に衝突した。

当時天候は霧で風はほとんどなく、潮候は上げ潮の初期で、視程は100メートルであった。

衝突の結果、大港丸は船首部に擦過傷を生じ、第十八大吉丸は中央部付近で切断され、船尾部が沈没して全損となり、海中に投げ出された同船の釣客のうち8人が入院加療を要する負傷をし、1人が死亡した。

処理状況

12年2月28日　仙台地方海難審判庁へ審判開始の申立

12年8月 2日　仙台地方海難審判庁において裁決言渡

二審係属中

貨物船日清貨物船第八東星丸衝突事件　（横浜地方海難審判理事所担当）
発生日時　　　11年６月29日　16時55分 発生場所　　　神島灯台から真方位070度 1,960メートル
事件の概要 日清(6,429トン)は、船長ほか10人が乗り組み、名古屋港を発して鹿児島港へ向け航行中、第八東星丸(497トン)は船長ほか4人が乗り組み、名古屋港を発して大阪港へ向け航行中、日清の船首部と第八東星丸の右舷中央部とが衝突した。 当時天候は雨で、風力8の東風が吹いていた。 衝突の結果、第八東星丸は転覆して沈没し、乗組員4人が死亡し、1人が負傷した。
処理状況 調査中